



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. oktober 2013
J. nr. 2013-2461

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juli 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 647:

Ministeren bedes oversende analysen fra Trafikstyrelsen vedr. anbefalingerne fra den internationale jernbaneunion UIC om køretidstillæg til udvalget, som blev omtalt i Ingeniøren.dk den 21. juni d.å., hvor det bl.a. fremgår, at køretidstillægget hos DSB og Banedanmark overstiger de anbefalede retningslinjer med 60 pct.

Svar:

Jeg henviser til at Trafikstyrelsen oplyser følgende:

”Trafikstyrelsen har ikke, som det ellers fremgår af spørgsmålet, udarbejdet den omtalte analyse vedr. anbefalingerne fra den internationale jernbaneunion UIC om køretidstillæg. Trafikstyrelsen her derimod sammen med Banedanmark og DSB på baggrund af en fælles metode kortlagt de konkrete køretider og tillæg i køreplanen for 2012 (K12). Metoden udgør en fælles ramme, og sikrer, at der anvendes det samme grundlag til at fastlægge køretider, når der laves analyser af jernbanen, på tværs af de tre organisationer.

Det antages, at det er denne kortlægning som spørgeren henviser til, og denne fremsendes hermed.

I vedlagte tabel, med analyse af køretidstillæg i K12, svarer kolonnen ”Rå køretid” til den beregnede køretid under hensyntagen til togets og infrastrukturens tekniske specifikationer. Kolonnen ”UIC” svarer til de internationalt generelle anbefalinger som foreslås som reserve til den ”Rå køretid”. Kolonnen ”Tillæg” angiver den tid, som der i Danmark i praksis anvendes. Kolonnen ”Overskud” angiver den del af anvendt tillæg i Danmark, som er større end de internationalt generelle anbefalinger. Kolonnen ”Tillægsfaktor” angiver en indikator for det danske tillægs størrelse jf. internationalt generelle anbefalinger.

Det bemærkes, at der ikke findes nogen entydig international UIC standard for tillæg til køreplanen, som man kan slå op i en tabel. Der findes nogle



retningsgivende forslag til, hvordan man kan beregne reserver i køreplanen under hensyn til kørselsafstanden, antallet af tog på strækningen, sammensætningen af disse tog og infrastrukturens tekniske indretning. Der kræves altså en konkret fortolkning af normen i forhold til den konkrete strækning.”

Jeg kan i øvrigt henvide til min forgængers besvarelse af samrådsspørgsmål AK den 25. juni 2013. Det følger heraf, at når Banedanmark på visse strækninger har fastsat køreplanstillæg i Danmark, som kan virke høje, skyldes det tre forhold:

For det første har vi i Danmark en række strækninger, hvor belastningen er meget høj. Der kører ganske mange flere tog end det, som infrastrukturen er bygget til. Det drejer sig fx om København H - Høje Taastrup og København H – Kastrup. Disse strækninger er såkaldt ”overbelastede strækninger” i UIC’s termer. Strækningen Odense – Fredericia og Aalborg - Skørping ligger også over UIC’s maksimale belastningsgrænse. Desuden findes der mange strækninger i Danmark, som ligger meget tæt på UIC’s grænse.

For det andet kører der en meget blandet trafik på de danske skinner. På Vestfyn er der fx stor forskel på hastigheden for lyn- og intercitytog på den ene side og regionaltogene, som stopper ved alle stationer på den anden side. Hertil kommer, at der kører flere godstog i timen.

For det tredje er den danske infrastruktur stadig udfordret. Efterslæbet på skinnerne er ved at være i indhentet, men signalerne er gamle og udskiftningen på strækningerne uden for S-banen begynder først om nogle år. I forbindelse med den dårlige tilstand for sporene, der blev konstateret i 2006 - og som resulterede i mærkbart ringere regularitet – blev der netop indarbejdet større tillæg i køreplanen. I lyset af de senere års forbedring af regulariteten er disse tillæg nu stort set fjernet.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr